

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในช่วงเวลา 3 ทศวรรษที่ผ่านมาประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างกว้างขวางทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยมิได้จัดอยู่ในกลุ่มประเทศด้อยพัฒนาอีกต่อไป และในไม่ช้าจะสามารถเป็นประเทศที่มีการพัฒนาเศรษฐกิจอยู่ในระดับแนวหน้าในแถบทวีปเอเชีย แต่ขณะเดียวกัน ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมวัฒนธรรมของประเทศอย่างใหญ่หลวง จนวิถีชีวิตของประชาชนชาวไทยที่เป็นสังคมชนบทที่ต้องพึ่งพิงอยู่กับทรัพยากรธรรมชาติต้องเปลี่ยนมาเป็นสังคมตะวันตกหรือสังคมเมืองมากยิ่งขึ้น การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นเหตุให้มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว นอกเหนือไปจากความต้องการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอันเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของประชากร 18 ล้านคนในปี 2500 มาเป็น 60 ล้านคนในปี 2539 ก่อให้เกิดความร่อยหรอของทรัพยากรธรรมชาติอย่างรวดเร็ว และขณะเดียวกันการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร การพัฒนาอุตสาหกรรม การพัฒนา สาธารณูปโภค และการขยายตัวของเมือง ได้ก่อให้เกิดการแพร่กระจายของสารพิษในสิ่งแวดล้อมและการเพิ่มปริมาณขยะและสิ่งปฏิกูลในเมือง จนมีผลกระทบต่อความสมดุลของระบบนิเวศ และมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนชาวไทยโดยรวม (วินัย วีระพัฒนานนท์และบานชื่น สีผ่องพันธ์, 2539) ปัจจุบัน เป็นที่ประจักษ์แล้วว่าปัญหาสิ่งแวดล้อมได้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์ทั้งในระดับบุคคล ชุมชน ประเทศชาติ และมวลมนุษยชาติทั่วไป (วินัย วีระพัฒนานนท์, 2540)

การเกิดวิกฤตการณ์ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัญหาสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของประชากร ซึ่งเพิ่มขึ้นในอัตราสูงในลักษณะที่เป็นทวีคูณ (Exponential Growth) ทำให้เกิดความต้องการใช้ทรัพยากรที่มากขึ้น อีกทั้งมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง (Economic Growth and Technological Progress) ซึ่งประเด็นดังกล่าวเป็นตัวเร่งให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ อันได้แก่ การร่อยหรอของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทั้งทางดิน น้ำ อากาศเป็นพิษ เช่นสิ่งแวดล้อม เป็นต้น (นาท ตัณฑวิรุฬห์และพุลทรัพย์ สมุทรสาคร, 2528)

จากการขยายตัวของเศรษฐกิจและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีนี้เองได้นำประเทศไทยไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมยานยนต์ก็เป็นตัวหนึ่งที่มีการลงทุนในประเทศไทยมูลค่ามหาศาล ก่อให้เกิดผลประโยชน์ทั้งทางการจ้างแรงงานในประเทศ การเรียนรู้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่

รถจักรยานยนต์เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของการพัฒนาในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย เริ่มแรกต้องพึ่งพาอาศัยการนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศเพื่อจำหน่ายในประเทศเพียงอย่างเดียว ต่อมารัฐบาลตระหนักถึงความสำคัญการใช้รถจักรยานยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น จึงส่งเสริมการลงทุนให้ตั้งโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ภายในประเทศเมื่อปี พ.ศ. 2505 และเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2509 ประเทศไทยมีการพัฒนาการประกอบชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ โดยเริ่มให้การสนับสนุนการลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ และการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพื่อการประกอบชิ้นส่วน ตลอดจนห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์ที่ใช้แล้วเข้ามาในประเทศในปี พ.ศ. 2514 (เกษม ณรงค์เดช, 2532)

การพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์เป็นไปอย่างต่อเนื่องเรื่อยมาจนกระทั่งรัฐให้การสนับสนุนเพื่อให้เป็นอุตสาหกรรมผลิตทดแทนการนำเข้าด้วยการใช้มาตรการห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปภายในประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 จึงส่งผลให้การนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปลดลงตามลำดับ การประกอบรถจักรยานยนต์จึงมีลักษณะการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งนำมาจากต่างประเทศที่ภายในประเทศไม่สามารถผลิตได้ เนื่องจากการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ช่วงต่อมาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์เริ่มมีความพร้อมมากขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาและความต้องการในประเทศสูงขึ้นจนกระทั่งได้มีการส่งเสริมการลงทุนเพื่อประกอบเครื่องยนต์ขึ้นภายในประเทศตั้งแต่กลางปี พ.ศ. 2532

จากการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทำให้บทบาทของรถจักรยานยนต์ในปัจจุบันมีความสำคัญต่อประเทศไทยเป็นอย่างมาก ทั้งทางด้านการผลิตและการตลาด โดยทางด้านการผลิตก่อให้เกิดการจ้างงาน ส่วนทางด้านการตลาดก็ได้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากสภาพการจราจรที่ติดขัดในเมืองใหญ่ และมาจากความเจริญในต่างจังหวัดที่มีการตัดถนนเชื่อมต่อถึงกัน ประกอบกับต้นทุนในการเดินทางและการบำรุงรักษาที่ต่ำกว่ายานพาหนะชนิดอื่น และมีความคล่องตัวสูง จึงทำให้รถจักรยานยนต์ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น โดยที่ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่คนไทยคุ้นเคยเป็นอย่างดีได้แก่ ยี่ห้อ ฮอนด้า ยามาฮ่า ซูซูกิ และคาวาซากิ (ชลวิษ สุรัญญารักษ์, 2539)

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนการผลิตรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 เป็นต้นมา

หน่วย : คัน

	ปี 2544	ปี 2545	ม.ค.- ก.ย. ปี2545	ม.ค.- ก.ย. ปี2546	% การเปลี่ยนแปลง
รถจักรยานยนต์	1,209,995	1,977,137	1,466,169	1,788,486	21.98

ที่มา : สถิติการขนส่งทางบก สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (2546)

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนการผลิตรถจักรยานยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 เป็นต้นมา

หน่วย : คัน

	ปี 2544	ปี2545	ม.ค.- ก.ย. ปี2545	ม.ค.- ก.ย. ปี2546	%การเปลี่ยนแปลง
รถจักรยานยนต์	900,925	1,332,744	926,739	1,308,493	41.19

ที่มา : สถิติการขนส่งทางบก สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (2546)

จากตารางที่ 1 และตารางที่ 2 จะเห็นได้ว่าปริมาณรถจักรยานยนต์ที่ผลิตออกมา ในแต่ละปีมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องและผลออกมาเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะปี พ.ศ. 2546 ผลิตรถจักรยานยนต์ถึงเกือบ 2 ล้านคัน และจำหน่ายภายในประเทศสูงถึง 1,308,493 คัน กระจายการจำหน่ายไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ มีปริมาณมากขึ้นขึ้นอยู่กับความต้องการของแต่ละจังหวัด (สำนักงานเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม, 2547)

จังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก เพราะเป็นเมืองศูนย์กลางทางภาคเหนือ อาทิ ราชการ การศึกษา อุตสาหกรรม การขนส่ง และการท่องเที่ยว ฯลฯ และมีประชากรอาศัยอยู่จำนวนมาก การเลือกใช้ยานพาหนะขนาดเล็กอย่างรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมอย่างมาก เพราะมีความคล่องตัวบนท้องถนน ค่าใช้จ่ายดูแลรักษา และน้ำมันก็ไม่แพงมากนักหากเทียบกับการใช้ขนส่งสาธารณะหรือรถยนต์ส่วนตัว

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนรถจักรยานยนต์ตาม พรบ. รถยนต์ที่จดทะเบียนทั้งหมดในจังหวัดเชียงใหม่
ปี พ.ศ. 2542 – 2546

ประเภท	จำนวนรถ (คัน)				
	พ.ศ.2542	พ.ศ.2543	พ.ศ.2544	พ.ศ.2545	พ.ศ.2546
รถจักรยานยนต์	490,471	510,974	614,198	631,430	681,549

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่, 2546.

จากตารางที่ 3 จะเห็นว่า มีจำนวนรถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ในปี พ.ศ. 2542 มีจำนวน 490,471 คัน และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 681,549 คัน ในปี พ.ศ. 2546 ทั้งนี้ไม่นับรวมถึงจำนวนรถเก่าก่อนปี พ.ศ. 2542 และรถใหม่ในปี พ.ศ. 2547 ผลจากการที่จังหวัดเชียงใหม่มีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากนี้เองทำให้เกิดร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ขึ้นตามมา โดยเฉพาะเขตตัวเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเล็กและไม่ได้จดทะเบียนในการเปิดบริการตามกฎหมาย ซึ่งตั้งอยู่กระจายตามพื้นที่ต่าง ๆ ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยเฉพาะในแหล่งชุมชน

ในสถานการณ์ปัจจุบันปัญหาสิ่งแวดล้อมได้เพิ่มความรุนแรงขึ้น ประเด็นหนึ่งนั้นเป็นปัญหาเรื่องของเสียงและของเสียในชุมชนที่มีปริมาณมากที่สุดนั้นมากจากอู่ซ่อมรถและปั้มน้ำมันที่มีปริมาณถึง 178,000 คันต่อปี ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์เองเป็นแหล่งกำเนิดของเสียงที่สำคัญที่มีการบริการ ค้าขาย เปลี่ยน และซ่อม อุปกรณ์และชิ้นส่วนต่าง ๆ รวมถึงการนำเครื่องมือและเทคโนโลยีมาใช้ในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์เพื่อตอบสนองให้กับผู้ใช้บริการ และกระบวนการทำงานของอุปกรณ์ เครื่องมือเหล่านี้ จะมีของเหลือใช้และมีของเสียที่เกิดขึ้นภายหลังการใช้งาน ผู้ประกอบการหรือพนักงานในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์เหล่านี้ต่างมีความรู้และประสบการณ์ในการซ่อมรถจักรยานยนต์รวมถึงมีความสามารถในการใช้เครื่องมือเป็นอย่างดี แต่จะไม่มีกรอบมเกี่ยวกับจัดการของเสียที่เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการหรือขั้นตอนในการทำงานและ ภายหลังจากการทำงาน ทำให้คนเหล่านี้ขาดความรู้ ความเข้าใจ หรือความตระหนักต่ออันตรายของของเสียที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งหากปล่อยให้เป็นเช่นนี้ต่อไปปัญหาสิ่งแวดล้อมก็ยากที่จะแก้ไข (ศิริกัลยา สุวจิตตานนท์ และคณะ 2541, อ่างใน ปรัชญา ทวีกุล และคณะ, 2545)

จากประเด็นดังกล่าวข้างต้นทำให้ผู้วิจัยสนใจเรื่องของเสียงที่เกิดขึ้นภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะเขตเทศบาลเมืองจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีคำถามในการศึกษาครั้งนี้ว่า

ผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์มีวิธีการจัดการของเสียที่เกิดขึ้นภายในร้านอย่างไร ผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์มีความตระหนักต่อการจัดการของเสียในร้านอย่างไรและความตระหนักต่อการจัดการของเสียมีความสัมพันธ์กับวิธีการจัดการของเสียอย่างไร ประโยชน์จากการศึกษาในครั้งนี้เพื่อให้ทราบสถานการณ์ความตระหนักและวิธีการจัดการของเสียในปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผน ดำเนินการจัดการ ควบคุม ป้องกัน และแก้ไขปัญหาของเสียที่เกิดขึ้นจากร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ในอนาคตต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1. เพื่อศึกษาความตระหนักต่อการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

1.2.2 เพื่อศึกษาวิธีการจัดการของเสียแบบต่าง ๆ ของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์โดยวิธีการต่าง ๆ ดังนี้

- 1.2.1.1 การเวียนมาใช้ใหม่ (Recycle)
- 1.2.2.2 การใช้ใหม่อีกครั้ง (Reuse)
- 1.2.2.3 การใช้ซ้ำ (Reclaim)
- 1.2.2.4 การปรับสภาพกลับมาใช้ใหม่ (Recover)
- 1.2.2.5 การซ่อมแซม (Repair)
- 1.2.2.6 การลด (Reduce)

1.2.3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักต่อการจัดการของเสียและวิธีการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ครอบคลุม 14 ตำบล มีการแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 4 แขวง ประกอบด้วย แขวงเมืองราย แขวงกาวิละ แขวงนครพิงค์ และแขวงศรีวิชัย

1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา ผู้ศึกษาได้กำหนดขอบเขตเนื้อหาที่ศึกษาดังนี้

1.3.2.1 ของเสียและวิธีการจัดการของเสีย

1.3.2.2 ความตระหนักต่อการจัดการของเสีย

1.3.3 ขอบเขตด้านประชากร เป็นการศึกษาผู้ประกอบการหรือเจ้าของร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเล็กซึ่งเปิดให้บริการซ่อม และเปลี่ยนอุปกรณ์รถจักรยานยนต์เท่านั้น เนื่องจากร้านเหล่านี้ไม่ได้มีการจดทะเบียนในการขออนุญาตทำการเปิดบริการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์กับหน่วยงานทางราชการ ผู้ศึกษาจึงต้องทำการสำรวจข้อมูลจำนวนร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ พบว่ามีจำนวน 44 ราย (N = 44) ซึ่งตั้งอยู่ในเขตต่าง ๆ ดังนี้

แขวงเมืองราย	9	ร้าน
แขวงกาวิละ	11	ร้าน
แขวงนครพิงค์	10	ร้าน
แขวงศรีวิชัย	14	ร้าน

1.4 นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ศึกษา

การศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้กำหนดนิยามศัพท์เฉพาะเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันดังต่อไปนี้

ความตระหนักต่อการจัดการของเสีย หมายถึง ระดับการรับรู้ การตอบสนอง การเห็นคุณค่า มีการจัดระบบ และระดับการปฏิบัติจริงในการจัดการของเสียที่เกิดจากร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ โดยการประยุกต์ใช้มาตราประเมินค่าเป็นระดับได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด

ของเสีย หมายถึง วัสดุอุปกรณ์ทุกชนิดที่มีสถานะเป็นของแข็ง ของเหลว และก๊าซที่เกิดขึ้นภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ และมีอายุการใช้งานสั้น ต้องทำการเปลี่ยน ซ่อมแซม บำรุงรักษา ทุก ๆ 6-12 เดือน

การจัดการของเสียโดยการหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ (Recycle) หมายถึง ความถี่ในการนำของเสียที่เกิดขึ้นภายในร้านมาผ่านกระบวนการผลิตเป็นของใช้ใหม่

การจัดการของเสียโดยการใช้ใหม่อีกครั้ง (Reuse) หมายถึง ความดีในการนำ ของเสียที่เกิดขึ้นจากการซ่อมรถจักรยานยนต์ภายในร้านกลับมาใช้ใหม่อีกครั้งโดยไม่ต้องผ่านกระบวนการหรือวิธีการผลิตใหม่

การจัดการของเสียโดยการใช้ซ้ำ (Reclaim) หมายถึง ความดีในการนำของเสียที่เกิดขึ้นจากการซ่อมรถจักรยานยนต์ภายในร้านมาสกัด แยกส่วนหรือเลือกเอาส่วนที่สามารถใช้ได้กลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกครั้ง

การปรับสภาพกลับมาใช้ใหม่ (Recover) หมายถึง ความดีในการทำให้ของเสียที่เกิดขึ้นภายในจากการซ่อมรถจักรยานยนต์ภายในร้านมาปรับสภาพเพื่อที่จะนำของชิ้นนั้นกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีก

การจัดการของเสียโดยการซ่อมแซม (Repair) หมายถึง ความดีในการนำของเสียที่เกิดจากการซ่อมรถจักรยานยนต์ภายในร้านมาซ่อมแซมเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้อีกครั้ง

การจัดการของเสียโดยการลด (Reduce) หมายถึง ความดีของการที่จะไม่ใช้หรือลดวัสดุ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือ ที่จะทำให้เกิดของเสียขึ้นภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์